



1

**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2003/6/Add.3  
30 July 2003

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

(Пятьдесят седьмая сессия, 21-23 октября 2003 года,  
пункт 5 повестки дня)

**ИЗУЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ**

Добавление 3

Передано правительством Португалии

В таблице 1 приводятся последние данные об объемах пассажирских и грузовых перевозок по национальным железным дорогам.

Таблица 1. Объемы пассажирских и грузовых перевозок в 1995-2001 годах

Год	Пассажиры, млн. пасс.-км	Грузы		
		млн. т-км	ТЕУ	тыс. тонн
1995	4 840	2 019	49 875	457
1996	4 503	1 857	47 759	478
1997	4 563	2 247	56 675	609
1998	4 602	2 048	52 763	622
1999	4 380	2 179	48 333	574
2000	3 834	2 183	58 856	608
2001	3 899	2 138	44 103	622

Источник: Национальный статистический институт (НСИ), с учетом данных по пассажирским перевозкам, осуществляемым компанией "Fertagus S.A."

Реорганизация национального железнодорожного сектора, начатая в 1997 году с дезинтеграции компании СР Е.Р. ("Португальские железные дороги"), в результате чего были созданы компания REFER Е.Р. ("Национальная сеть железных дорог Португалии"), занимающаяся вопросами управления железнодорожной инфраструктурой, ее эксплуатации и содержания, и подразделение INTF ("Национальный институт железнодорожного транспорта"), круг ведения которого охватывает вопросы регулирования, контроля и финансовые вопросы, находится сегодня на решающем этапе, поскольку проект декрета-закона, известный под названием "Железнодорожный пакет I", вскоре станет частью национального законодательства.

В этом контексте предусматриваются существенные изменения в плане доступа к осуществлению железнодорожных перевозок, связанные с уже начатой либерализацией отдельных сегментов этого рынка (например, в сфере грузовых перевозок по сети TERFN, грузовых перевозок, выполняемых национальными предприятиями), свертыванием избыточных предприятий и разделением функций, связанных с инфраструктурой, установлением тарифов за пользование ею и сертификацией качества.

Что касается создания новых предприятий и введения конкуренции в сфере железнодорожных перевозок, то здесь следует особо отметить либерализацию отдельных сегментов этой деятельности. Это позволяет говорить о возможности появления новых предприятий, которые будут заниматься осуществлением грузовых перевозок по железным дорогам. Принятие "Железнодорожного пакета" приведет к созданию необходимых механизмов для введения контролируемой конкуренции в этом секторе. Вместе с тем уже существует частное предприятие "Fertagus S.A.", выполняющее

пассажирские перевозки, хотя в секторе пассажирских перевозок сохраняется ограничение, согласно которому доступ к этой деятельности возможен лишь на основе государственной концессии.

Объемы капиталовложений в инфраструктуру за последние три года указаны в нижеследующей таблице.

Таблица 2. Капиталовложения в инфраструктуру за последние четыре года

Год	Капиталовложения (млн. €)
1999	342,8
2000	402,3
2001	417,8
2002	505,44

Объемы капиталовложений в подвижной состав указаны в нижеследующей таблице.

Таблица 3. Капиталовложения в подвижной состав за последние четыре года

Год	Капиталовложения (млн. €)
1999	148,3
2000	85,1
2001	65,95
2002	данных нет

---